

**ANALISA OPERASIONAL HALTE BIS KOTA RUTE
TERMINAL PURABAYA- JL. DIPONEGORO-TANJUNG PERAK SURABAYA
OPERATIONAL ANALYSIS OF SHELTER BUS ROUTE PURABAYA
STATION - DIPONEGORO STREET - TANJUNG PERAK BY**

Nugroho Utomo
Progdi Teknik Sipil FTSP-UPN "Veteran" Jatim

ABSTRAK

Permasalahan umum yang paling menonjol di Kota Surabaya khususnya di bidang transportasi adalah dalam hal peningkatan sarana dan prasarana transportasi. Saat ini dari jumlah halte yang terdapat di sepanjang jalur rute bis kota Terminal Purabaya-Tanjung Perak lewat jalan Diponegoro banyak yang kondisinya kurang memenuhi dari segi kelayakan, segi keefektifan dan segi aksesibilitas, maka perlu dilakukan analisa operasional sehingga dapat diketahui kinerja dari halte-halte yang ada. Dalam penelitian ini dilakukan analisa data dari survei naik-turun penumpang, survei kondisi halte eksisting, survei wawancara dan kuisioner ke calon penumpang untuk memperoleh korelasi *supply and demand*. Berdasarkan hasil analisa data diketahui bahwa persentase penggunaan halte tidak resmi pada arah berangkat (Terminal Purabaya-Tanjung Perak) lebih tinggi (66,67%) dibanding persentase penggunaan halte resmi (33,33%), sehingga dapat disimpulkan bahwa halte resmi yang tersedia belum bisa memenuhi *demand* penumpang yang ada.

Kata kunci : fasilitas halte bis, segi kelayakan, keefektifan dan aksesibilitas, korelasi *supply and demand*

ABSTRACT

The most common public problems on Surabaya City especially in transportations are improving the facilities and basic facilities of transportations. At this time from the number of bus shelter along the way of city bus route of Purabaya Station – Tanjung Perak by Diponegoro streets many of them are ineligible conditions in feasibility, effectiveness, and accessibility aspects, so the operations analysis of those bus shelter it needs to be carried out for performance evaluations. On this research data analysis of passenger occupancy and non-occupancy survey, existing bus shelter conditions survey, interviewing survey and questionnaire distributing to pre-passengers is carried out to get survey and demand correlation. According with the result of data analysis has known that the percentages of illegal bus shelter usage on departing way (Purabaya Station-Tanjung Perak) is more higher (66.67%) than the percentages of legal bus shelter usage (33.37%), so that can be concluded whether the available legal bus shelter is not completing present passengers demand yet.

Keywords: bus shelter facilities, feasibility aspects, effectiveness aspects, accessibility aspects, supply and demand correlation.

PENDAHULUAN

Salah satu hal yang memerlukan perhatian dalam hubungan antara sistem transportasi dan proses rekayasa lalu lintas di daerah perkotaan adalah ketersediaan fasilitas perhentian transportasi umum yang memadai. Umumnya di kawasan pusat bisnis dan perdagangan lingkungan sekolah, dan perkantoran fasilitas perhentian transportasi umum ini sangat dibutuhkan. Surabaya yang memiliki dinamika mobilitas penduduk yang cukup tinggi, mempunyai variasi dalam pemakaian sarana transportasi umum. Intensitas pemakaian sarana transportasi umum tidak terlepas dari eksistensi sarana pendukung yang ada seperti terminal dan halte bis. Kondisi sarana pendukung transportasi umum yang ada berpengaruh terhadap tingkat penggunaan sarana transportasi umum.

Halte bis merupakan fasilitas angkutan bis umum yang digunakan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bis dengan nyaman dan aman. Keberadaan halte disepanjang rute perjalanan bis yang melalui mutlak

diperlukan untuk memberikan rasa aman dan nyaman bagi calon penumpang bis. Namun dibeberapa tempat masih banyak penumpang yang naik angkutan umum khususnya bis kota diluar halte yang sudah disediakan. Kondisi ini akan mempengaruhi kemacetan lalu lintas di sepanjang rute tersebut. Berdasarkan hal tersebut penelitian ini dilakukan untuk mengkaji analisa operasional halte bis kota rute Terminal Purabaya-Tanjung Perak lewat jalan Diponegoro.

Bis kota dan halte

Bis kota adalah sarana angkutan umum (*public transportations*) yang difungsikan melayani pergerakan penduduk dari satu kawasan ke kawasan lain dalam suatu wilayah kota dan proses perjalanannya diatur menurut rute tertentu dengan membayar ongkos sesuai dengan tarif perjalanan (Khisty : 2003). Sedangkan halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) untuk menurunkan dan menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan serta rambu bergambar bis. (Pedoman Teknis

Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Umum – Dir. Hub. Darat : 1996),

Fasilitas Halte

Fasilitas utama Halte atau *Bus Stop* adalah identitas halte berupa nama atau nomor, Rambu petunjuk, Papan informasi trayek, Lampu penerangan dan tempat duduk. Halte juga terdapat fasilitas tambahan telepon umum, tempat sampah, Pagar, papan iklan atau pengumuman. Pada persimpangan, penempatan fasilitas tambahan itu tidak boleh mengganggu ruang bebas pandang.

Desain Halte

Disain halte bis harus memperhatikan (1) aspek kelayakan, yaitu kondisi bangunan halte yang baik sehingga membuat merasa aman dan terlindungi dari panas matahari dan hujan. Akan lebih baik jika ada fasilitas komunikasi seperti telepon umum. (2) efektif, (3) kemudahan mencapai halte bis, menyangkut jarak antar halte dan jarak halte dengan pusat berkumpulnya calon penumpang. (4) aspek keamanan, berkaitan dengan tata letak halte terhadap jalan sehingga tidak menimbulkan kemacetan antar kendaraan pengguna jalan raya dan calon penumpang merasa aman tidak tertabrak oleh kendaraan lain yang melintas.

Penentuan Lokasi Halte

Menurut Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Umum (Dirjen Perhubungan Darat : 1996) persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) adalah : Berada di sepanjang rute angkutan umum bis; terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki; ditempatkan dilokasi yang berdekatan dengan pusat perdagangan, perkantoran, pendidikan dan pemukiman; dilengkapi rambu petunjuk; dan tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas.

Analisa Korelasi Supply and Demand

Merupakan hubungan antara jumlah calon penumpang terhadap pemenuhan Dalam hal ini adalah kebutuhan calon penumpang terhadap keberadaan halte bis.

METODE PENELITIAN

Tahap-tahap yang dilakukan dalam penelitian ini pertama menganalisa aspek kelayakan, aspek efektifitas dan aksesibilitas perjalanan bis rute terminal Purabaya-Tanjung Perak melalui jalan Diponegoro. Selanjutnya melakukan identifikasi halte bis yang terdapat dilapangan dengan tujuan mengetahui

jumlah halte yang ada serta letak lokasi halte, dan mengidentifikasi macam rute angkutan umum lain yang melintasi halte tersebut. Identifikasi dilaksanakan dilapangan melalui survey pendahuluan. Survei pendahuluan yang dilakukan adalah melakukan pendataan waktu pemberangkatan bis sekaligus jumlah penumpang dengan penyebaran daftar kuisisioner untuk mengukur kinerja dan operasional halte bis yang ada,

Kuisisioner disebar pada halte yang terdapat pada rute bis kota jurusan Purabaya-Tanjung Perak melalui jalan Diponegoro. Kuisisioner dibagikan kepada penumpang maupun awak bis. Tujuan pembagian kuisisioner ini adalah menentukan tingkat efektifitas halte-halte melalui jumlah penumpang yang naik dan turun di halte yang dilalui, mengetahui tingkat keantusiasan dan tingkat kebutuhan penumpang bis terhadap keberadaan halte.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Korelasi Supply And Demand

Hasil wawancara pada penumpang di sekitar halte dan frekuensi bis berhenti pada halte untuk menaikkan dan menurunkan calon penumpang dapat

diketahui tingkat efektifitas penggunaan halte. Pengamatan pada kedua jurusan bis baik yang berangkat maupun yang balik, sebagian besar responden menggunakan fasilitas halte baik menunggu ataupun turun dari bis kurang dari 5 hari/minggu.

Hasil pengamatan pada halte dengan rute Purabaya-Tanjung Perak memperlihatkan kecenderungan penumpang memilih lokasi naik-turun di luar halte yaitu sebesar 66,67 %, dan di halte sebesar 33,33 %. Sebaliknya pada rute arak Tanjung Perak-Terminal Purabaya, hasil memperlihatkan penumpang lebih memilih halte pada saat naik dan turun bis kota yakni sebesar 57,89 %, sedang yang memilih lokasi naik-turun di luar halte sebesar 42,11 %.

Pengamatan terhadap waktu yang dibutuhkan untuk menunggu bis sampai bis datang menunjukkan sebagian besar responden menunggu bis sampai bis datang rata-rata 5 - 10 menit sebesar 38,89 % pada arah Purabaya menuju Tanjung Balik, sedangkan dari arah Tanjung Perak menuju Purabaya waktu responden untuk menunggu bis sampai bis datang rata-rata 5 - 10 menit sebesar 31,58 %.

Pengamatan terhadap tanggapan responden tentang jarak antar halte yang diinginkan menunjukkan jarak ideal suatu halte ke tempat tujuan adalah sekitar 50 meter. Tentang tanggapan responden terhadap kondisi bangunan halte menunjukkan kondisi halte menurut responden adalah kurang baik sebesar 55,56%, cukup baik sebesar 27,78%, baik sebesar 11,11% dan sangat baik sebesar 5,56%. Pada calon penumpang bis arah Purabaya-Tanjung Perak. Dari arah sebaliknya memperlihatkan kondisi halte menurut responden adalah kurang baik sebesar 31,58%, cukup baik sebesar 52,63%, baik sebesar 10,53% dan sangat baik sebesar 5,26%.

Fasilitas pada halte ditinjau dari ada tidaknya telepon umum, kenyamanan tempat duduk, papan trayek, lampu penerangan dan tempat sampah, dari 18 responden yang diwawancarai diperoleh jawaban yang beragam mengenai fasilitas halte yang ada saat ini, yakni responden yang berpendapat bahwa fasilitas halte yang ada adalah kurang sebesar 22,22%, cukup sebesar 44,44%, baik sebesar 16,67% dan sangat baik sebesar 16,67%.

Arah perjalanan balik Responden yang berpendapat bahwa fasilitas halte yang ada adalah kurang sebesar 31,58%, cukup sebesar 36,84%, baik sebesar 26,32% dan sangat baik sebesar 5,26%.

Alasan tidak menggunakan bis.

Ada beberapa alasan responden mengapa lebih memilih angkutan umum untuk melakukan perjalanan. Alasan terbanyak yaitu tidak ada rute ke tempat tujuan, kemudian disusul waktu menunggu bis terlalu lama dan kondisi bis kurang nyaman/aman.

Pengamatan terhadap aspek efektifitas penggunaan halte sebagai sarana menunggu dan turun dari angkutan umum terutama bis. Selain itu, dari survei naik turun penumpang juga dapat dilihat bagaimana keefektifan halte tersebut dari segi calon penumpang dan juga dari bis itu sendiri. Berapa banyak penumpang yang menggunakan fasilitas halte tersebut untuk naik dan turun dan juga seberapa sering supir bis menggunakan fasilitas halte tersebut untuk menaikkan dan menurunkan penumpang merupakan parameter untuk tingkat keefektifan halte tersebut, semakin banyak penumpang dan semakin

sering supir bis berhenti di halte maka halte tersebut bisa dikatakan efektif.

KESIMPULAN

Hasil perhitungan tentang perbandingan penggunaan halte resmi dan tidak resmi dapat diketahui bahwa persentase penggunaan halte tidak resmi pada arah berangkat lebih tinggi dibandingkan dengan persentase penggunaan halte eksisting. Hal ini berbanding terbalik pada hasil persentase halte tidak resmi pada arah balik yang hasilnya lebih rendah dari pada persentase halte eksisting. Sehingga dapat disimpulkan bahwa halte yang ada belum bisa memenuhi *demand* penumpang yang ada.

Ditinjau dari segi kelayakan, dapat diketahui bahwa kondisi halte di sepanjang jalur arah berangkat (Terminal Purabaya-Tanjung Perak) adalah kurang layak yaitu sebesar 55,56% dan di sepanjang jalur arah balik (Tanjung Perak-Terminal Purabaya) kelengkapan fasilitas pada halte adalah kurang yaitu sebesar 31,58%, kemudian dari segi efektifitas, kebutuhan terhadap penempatan halte pada lokasi yang tepat dan strategis menjadi pertimbangan

utama berdasarkan hasil survei dengan rata-rata persentase sebesar 23%.

Dengan melihat persentase jumlah penumpang yang menggunakan halte resmi dan halte tidak resmi dapat disimpulkan bahwa halte eksisting belum memenuhi segi aksesibilitas, hal ini terbukti dari masih banyaknya calon penumpang yang menggunakan halte tidak resmi terutama pada arah berangkat (Terminal Purabaya-Tanjung Perak) yaitu sekitar 66,67%.

Maka berdasarkan hasil di atas, halte bus yang terdapat di sepanjang jalur arah berangkat (Terminal Purabaya-Tanjung Perak) dan arah balik (Tanjung Perak-Terminal Purabaya) perlu untuk dievaluasi kembali dengan tinjauan aspek kelayakannya, efektifitasnya dan aksesibilitasnya untuk meningkatkan kinerja dari halte yang ada dan untuk mengembalikan fungsi dari halte sebenarnya.

DAFTAR PUSTAKA

Haris, Agus.. Adu Sabar di Halte Liar.
Harian Jawa Pos, 31 Oktober 2006.
Surabaya-Jawa Timur.

- Khisty, C. Jotin., Lall, B. Kent (2003); *Transportation Engineering*, Third Edition, Pearson Education, Inc., New Jersey,.
- Makmur, Arifin, (2007); Analisa Perencanaan Lokasi Pemberhentian (Halte) Bis Kota Pada Rute Bis Bungurasih-Bratang, ITS, Tugas Akhir, Tidak Dipublikasikan,
- Morlok K. Edward, (1984); Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Terjemahan J. K. Hainim, Jakarta,
- Munawar, Ahmad, (2005); Dasar-dasar Teknik Transportasi, Beta Offset, Yogyakarta.
- Oglesby H. Clarkson and Hicks, Gary. R, (1993); Teknik Jalan Raya, Erlangga, Jakarta, , Edisi Keempat Jilid 1.
- Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Umum, (1996); Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,.
- Singarimbun, Masri, dan Effendi, Sofian (Editor), (1989); Metode Penelitian Survei. Jakarta LP3ES.
- Sulistyarso, Haryo.. Seharusnya Jadi Steet Furniture. Harian Jawa Pos. 31 Oktober 2006, Surabaya-Jawa Timur.
- Vuchic, Vulkan, R., *Urban Public Transportation System and Technology*, Englewood, New Jersey, University Of Pennsylvania